**Deutscher Bundestag** **Drucksache 17/5552**

**17. Wahlperiode** 14. 04. 2011

# Antwort

## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
**– Drucksache 17/5338 –**

## Bedarf an Lkw-Parkplätzen im Bundesautobahnnetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Entlang der rund 12 600 Autobahnkilometer in Deutschland stehen derzeit auf Autobahnparkplätzen und Rastanlagen ca. 21 000 Parkplätze für Lkw zur Verfügung. Das Verkehrsgewerbe fordert die massive Ausweitung der Lkw-Stellplatzkapazitäten im Autobahnnetz und beruft sich dabei auf eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen, wonach bei Zugrundelegung des prognostizierten Wachstums im Straßengüterverkehr noch bis zu 30 000 zusätzliche Lkw-Parkplätze an den Autobahnen benötigt würden. Dafür müssten bis zu 450 Hektar neu versiegelt werden, was der Fläche von mehr als 600 Fußballfeldern entspricht.

Die Bundesregierung will bis 2015 zusätzlich 250 Mio. Euro in den Neu- und Ausbau von Park- und Rastanlagen investieren. Zur besseren Ausnutzung der Kapazitäten soll die Einführung telematischer Steuerungssysteme geprüft werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat sich in der Koalitionsvereinbarung darauf verständigt, das Lkw-Parkstanddefizit im Interesse der Verkehrssicherheit schnellstmöglich zu beseitigen. Die bedarfsgerechte Realisierung zusätzlicher Lkw-Parkkapazitäten entlang der Bundesautobahnen (im Folgenden: BAB) leistet außerdem einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr und ist als besonders wichtige Maßnahme im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verankert.

Eine bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation der Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ergab, dass im März 2008 entlang der BAB rund 46 400 Lkw-Parkstände vorhanden waren, rund 28 500 auf den Rastanlagen der BAB und rund

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 13. April 2011 übermittelt.*
*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

17 900 auf den privaten Autohöfen in der Nähe von Anschlussstellen der BAB. Sie zeigte ferner auf, dass zum Erhebungszeitpunkt bundesweit weitere rund 14 000 Lkw-Parkstände benötigt wurden und darüber hinaus bis zum Prognosehorizont 2015 nochmals 7 000. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages in der 16. Legislaturperiode als Bericht zur „Lkw-Parkstandsituation auf und an Bundesautobahnen“ am 13. Oktober 2008 übermittelt.

1. Wie viele Lkw-Stellplätze will die Bundesregierung bis 2015 neu schaffen, und welche Investitionen sind dafür notwendig?

2. An welchen Standorten sollen neue Lkw-Parkplätze geschaffen bzw. erweitert werden (bitte genaue Angabe im Autobahnnetz)?

3. Welche Fläche müsste für die geplante Anzahl von Lkw-Parkplätzen neu versiegelt werden?

4. Welche Verkehrsprognose liegt dem Ausbau der Parkplatzkapazitäten zugrunde?

5. Welche Erfassungen und Prognosen hat die Bundesregierung über Belegung von Lkw-Parkplätzen?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet, und zwar nur, soweit sich die Beantwortung nicht bereits aus der Vorbemerkung der Bundesregierung ergibt.

In den vergangenen Jahren wurden bereits erhebliche Erfolge erzielt: Von 2008 bis Ende 2010 sind mehr als 5 500 neue Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen der BAB entstanden. Dafür wurden in diesem Zeitraum rund 250 Mio. Euro ausgegeben. Im Haushalt 2011 und in der derzeit geltenden Finanzplanung bis 2014 sind für den Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen an BAB-Betriebsstrecken insgesamt rund 440 Mio. Euro vorgesehen. Im Haushalt 2011 stehen darüber hinaus rund 20 Mio. Euro durch Restabwicklung des Konjunkturprogramms II sowie eine weitere Verstärkung von 20 Mio. Euro durch Umschichtungen zur Verfügung.

Vorbehaltlich des notwendigen Baurechts sollen in 2011 und 2012 weitere 5 500 Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen der BAB realisiert werden.

Dem Ausbau von Rastanlagen geht eine unter ökologischen und ökonomischen Aspekten erfolgende Standortbestimmung voraus. Die Verkehrssicherheit für den fließenden Verkehr muss gewährleistet bleiben. Der Ausbau unterliegt im Einzelfall immer dem Vorbehalt der notwendigen Baurechtsschaffung. Da häufig Park- und Fahrflächen neu geordnet werden, differiert die neu versiegelte Fläche dabei von Maßnahme zu Maßnahme. Eine Statistik der versiegelten Flächen wird von der Bundesregierung nicht geführt.

Derzeit erfolgt eine Fortschreibung des Netzkonzeptes für Rastanlagen durch den Bund in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaubehörden der Länder unter Berücksichtigung des Prognosehorizonts 2025. Sie soll in diesem Jahr abgeschlossen werden. Dann können die BAB-Streckenabschnitte benannt werden, auf denen bis 2025 vorbehaltlich der notwendigen Baurechtsverfahren bedarfsgerecht Lkw-Parkkapazitäten geschaffen werden sollen. Dabei wird die Straßenverkehrsprognose 2025 verwendet, basierend auf der Verflechtungsprognose 2004 bis 2025.

6. An welchen Autobahnen und an welchen Standorten ergeben sich heute Überbelegungen?

Die Erhebung der Lkw-Parksituation von März 2008 zeigte auf, dass die sechs Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz am stärksten von der Lkw-Parknachfrage betroffen sind. Die Erhebungsergebnisse wurden visuell in einer Karte (siehe Anlage) dargestellt, die die Parksituation für Lkw auf BAB in Deutschland in den Nachtstunden aufzeigt und deutlich macht, entlang welcher BAB-Streckenabschnitte Lkw-Parkstände am dringendsten benötigt werden.

7. Welche Möglichkeiten zur kapazitiven Umverteilung zwischen überlasteten und nicht ausgelasteten Stellplätzen sieht die Bundesregierung, und wie könnte dies erreicht werden?

8. Welche Möglichkeiten zum Parkraummanagement/Nachfragemanagement mittels Telematik sieht die Bundesregierung, um die Überlastungserscheinungen bei einigen Stellplätzen zu mindern?

9. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung über ein Lkw-Parkraummanagement mittels Telematik im deutschen Autobahnnetz vor?

13. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um die vorhandenen Lkw-Parkplätze im Autobahnnetz besser auszulasten?

Die Fragen 7 bis 9 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Einer besseren Verteilung parkender Lkw und damit einer effektiveren Nutzung der bereits vorhandenen Lkw-Parkkapazitäten soll der Einsatz von telematischen Systemen zur Parkraumbewirtschaftung dienen. Gemeinsam mit Ländern realisiert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung derzeit Pilotvorhaben zur Parkraumbewirtschaftung, bei denen verschiedene Detektionsverfahren getestet werden.

In der laufenden Pilotphase sollen Erfahrungen hinsichtlich der Akzeptanz, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der telematischen Systeme gesammelt werden. Die Pilotvorhaben werden im Rahmen eines Forschungsvorhabens wissenschaftlich begleitet, um die effektivsten und effizientesten Systeme zu bestimmen. In der Pilotphase geht es insbesondere um die Anzeige freier Lkw-Parkkapazitäten auf einer Rastanlage und zusätzlich bereits vorab im Streckenbereich, um verkehrsgefährdendes Parken und unnötige Rangiervorgänge zu vermeiden. Außerdem werden auch neue Verfahren zur Anordnung des Lkw-Parkverkehrs auf Rastanlagen erprobt. Vorbehaltlich der abschließenden wissenschaftlichen Bewertung zeigen erste Versuche, dass die genaue und zuverlässige Detektion von einzelnen Lkw technisch besonderen Herausforderungen gewachsen sein muss, um dauerhaft zuverlässige Informationen generieren zu können.

Mittelfristig sollen stark betroffene BAB-Streckenabschnitte mit telematischen Systemen ausgerüstet und die so gewonnenen Daten für die Nutzung im Internet und Navigationsgeräten zur Verfügung gestellt werden, um die vorhandenen Lkw-Parkflächen besser auszulasten.

10. Welche zusätzlichen Parkplatzkapazitäten ließen sich durch die Mehrfachnutzung durch die Öffnung von Pkw-Parkplätzen (zwischen 22 und 6 Uhr) im Autobahnnetz gewinnen?

Zur kurzfristigen Verbesserung des Lkw-Parkflächenangebots auf Rastanlagen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemeinsam mit den Ländern vorhandene Flächen auf bestehenden Rastanlagen so weit wie möglich für Lkw-Parkstände genutzt. In diesem Rahmen ergriffene Maßnahmen erstreckten sich auch auf die Nutzung geeigneter Pkw-Parkflächen durch Lkw in der Nacht (sogenannte Mischnutzung). Die Mischnutzung ist in dem neuen technischen Regelwerk, den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (Ausgabe 2011)“ verankert und wurde mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau für den Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt. Insoweit wird darauf hingewiesen, dass jeweils auf ca. sieben Pkw-Schrägparkständen ein Lkw-Längsparkstand zur nächtlichen Mischnutzung geschaffen werden kann.

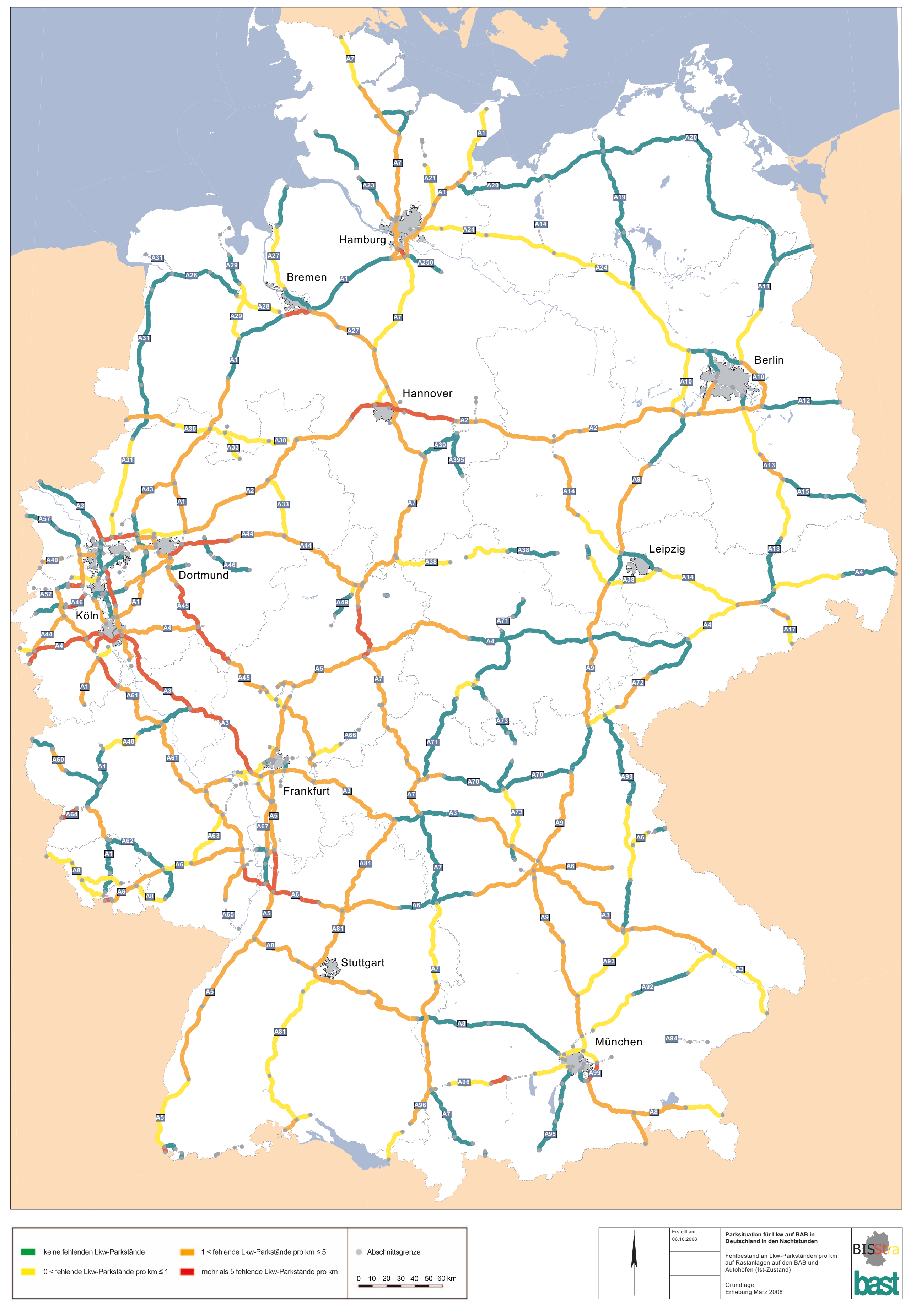
11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die freien Kapazitäten bei den privatwirtschaftlich betriebenen Autohöfen ein?

Bei der bundesweiten Erhebung im März 2008 boten alle Autohöfe 17 900 Lkw Platz, rund 17 100 Lkw-Fahrer steuerten die Autohöfe an. Die Auslastung der privaten Autohöfe, die in der Nähe der Anschlussstellen zur BAB auf der Grundlage kommunalen Baurechts realisiert worden sind, ist jedoch unterschiedlich. Im Einzelfall könnte die schlechte Verteilung des Lkw-Parkverkehrs auf einem BAB-Streckenabschnitt darin begründet sein, dass die Autohöfe Parkgebühren (teilweise in Form von Verzehrgutscheinen) erheben, das Parken auf den Rastanlagen der BAB hingegen kostenfrei ist.

12. Warum wurde bisher bei der Ermittlung des Ausbaubedarfs an Lkw-Stellplätzen die Kapazität der Autohöfe nicht berücksichtigt?

Der Bund ist nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) als Straßenbaulastträger der BAB verpflichtet, Rastanlagen auf den BAB im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer aus Gründen der Verkehrssicherheit in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Die auf einem BAB-Streckenabschnitt vorhandenen privaten Autohöfe werden bei der Bedarfsplanung von Rastanlagen der BAB insoweit berücksichtigt, als dass sie für die Dimensionierung der neuen bzw. auszubauenden Rastanlagen relevant sind. Bei der Festlegung der Anzahl der erforderlichen Lkw-Parkstände auf einer geplanten Rastanlage wird angenommen, dass die für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten erforderliche Anzahl an Lkw-Parkplätzen auf dem jeweiligen BAB-Streckenabschnitt von den Rastanlagen der BAB und den Autohöfen bereitgestellt wird.

Anlage


Hamburg
Bremen
Hannover
Berlin
Leipzig
Dortmund
Köln
Frankfurt
Stuttgart
München
keine fehlenden Lkw-Parkstände
0 < fehlende Lkw-Parkstände pro km ≤ 1
1 < fehlende Lkw-Parkstände pro km ≤ 5
mehr als 5 fehlende Lkw-Parkstände pro km
Abschnittsgrenze
0 10 20 30 40 50 60 km
Erstellt am:
06.10.2008
Parksituation für Lkw auf BAB in Deutschland in den Nachtstunden
Fehlbestand an Lkw-Parkständen pro km auf Rastanlagen auf den BAB und Autohöfen (Ist-Zustand)
Grundlage:
Erhebung März 2008
BISStra
bast



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333